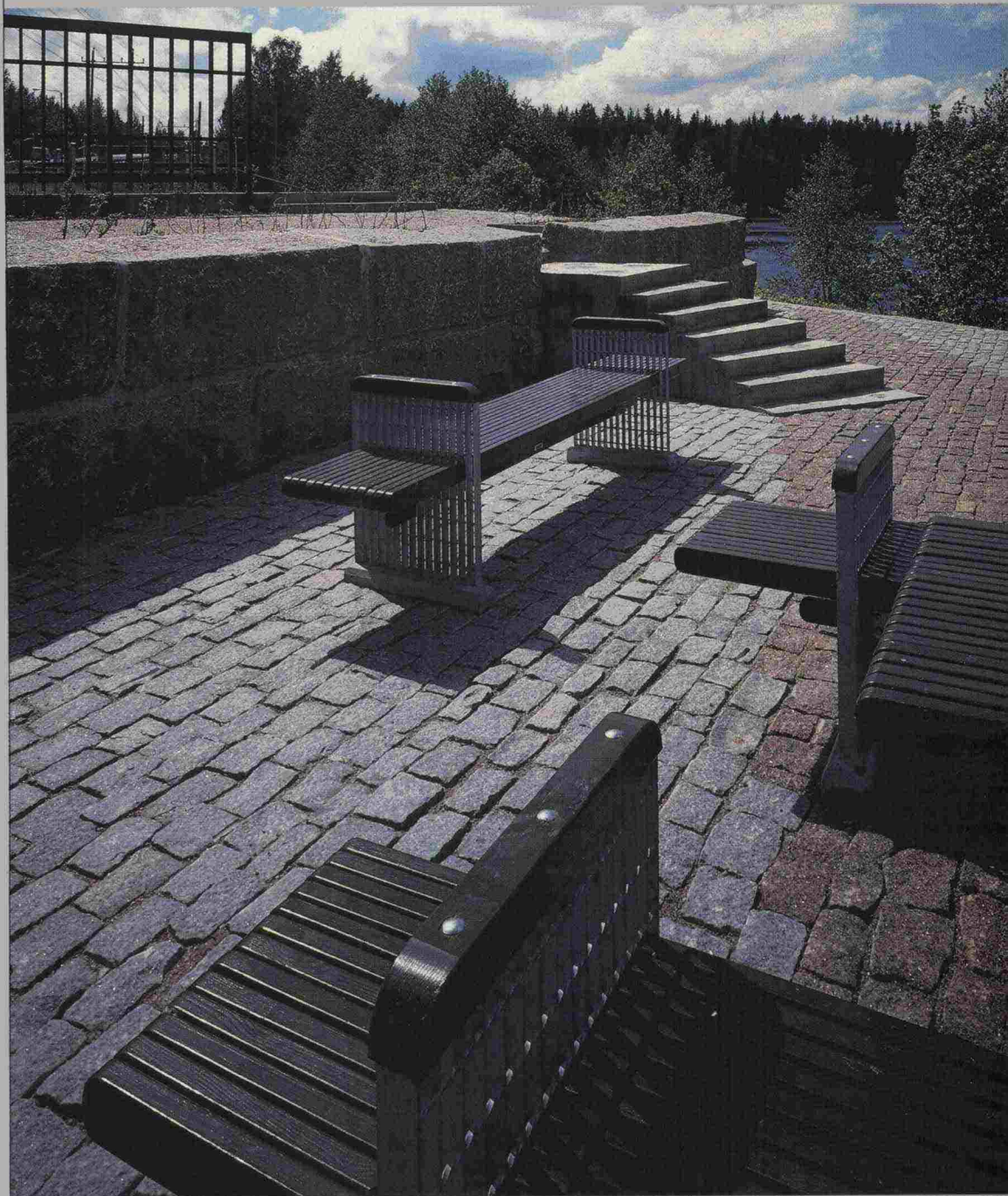


**Tielaitos**

# Levähdysalueet ja levähdysalueen kalusteet

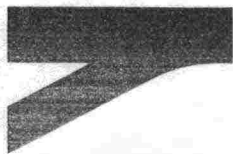


**Tielaitoksen  
selvityksiä**

**45/1991**

Helsinki 1991

**Tiehallitus  
Kehittämiskeskus**



Jakelussa mainitut

## LEVÄHDYSALUEET JA LEVÄHDYSALUEEN KALUSTEET

(TIEL 3200041)

Tiehallituksen kehittämiskeskus lähettää tiedoksi levähdysalueita ja niiden kalusteita käsittelevän julkaisun, jossa on tarkasteltu alueiden merkitystä tien osana ja julkisena tilana. Alueiden suunnittelussa tienkäyttäjien palvelunäkökulma on tärkeä.

Raportissa esitellyt kalusteet ovat koekäytössä Uudenmaan tiepiirin kahdella levähdysalueella. Kalusteista on olemassa tyyppiirustukset. Kehitteillä on lisäksi erillinen, yksinkertainen penkkikaluste ja lasten kiipeilyteline. Työministeriö ja tielaitos valmistelevat yhteistyönä kalusteiden tuotantoa.

Raporttia on saatavissa tiehallituksen painotuotevarastosta puh. (90)1542053. Kysymyksiin vastaa Terttu Pohjanoksa puh. (90)1542346.

Apulaisjohtaja  
Kehittämiskeskus

*Pauli Velhonoja*  
Pauli Velhonoja

LIITE

TIEL 3200041

JAKELU

Pääjohtaja  
Ylijohtaja  
Tiepiirit  
Hyvinkään tiemestaripiiri  
Nummen tiemestaripiiri  
Osastot  
S-vastuualueet  
TP  
Taideteollinen korkeakoulu  
Tiekonsultit  
Muu jakelu erillisen luettelon mukaan

Tielaitoksen selvityksiä  
45/1991

**Levähdysalueet ja  
levähdysalueen kalusteet**

**Tielaitos**  
Tiehallitus, kehittämiskeskus

Helsinki 1991

ISBN 951-47-4996-0  
ISSN 0788-3722  
TIEL 3200041  
Valtion painatuskeskus  
Helsinki 1991

Julkaisua myy  
Tiehallitus, painotuotevarasto

**Tielaitos**  
Tiehallitus  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 1541



**Levähdysalueet ja levähdysalueen kalusteet.** Helsinki 1991, Tiehallitus, kehittämiskeskus.  
Tielaitoksen selvityksiä 45/1991, 30 s. ISBN 951-47-4996-0, ISSN 0788-3722, TIEL 3200041

**Asiasanat** levähdys- ja pysäköintialueet, levähdysaluekalusteet, tiensuunnittelu, tieympäristö.

## **Tiivistelmä**

LEVÄHDYSALUEET JA LEVÄHDYSALUEEN KALUSTEET -julkaisussa tarkastellaan pysäköimis- ja levähdysalueen merkitystä tien osana, tielain edellyttämänä julkisena tilana, jolla on oma viestintäarvonsa.

Julkaisussa esitellään tiehallituksen kehittämiskeskuksen toimesta toteutetut uudet pysäköimis- ja levähdysalueiden kalustemallit ja niiden käyttö.

Julkaisussa käsitellään vielä näiden alueiden ja niiden esineistön suunnittelussa ja kunnossapidossa varteenotettavia näkökohtia.

## Esipuhe

Tiehallituksen kehittämiskeskuksen tehtäväkenttään kuuluvat tiealueen ja sen ympäristön laadullinen kehittäminen. Tielain edellyttämiin pysäköimis- ja levähdysalueisiin ei tien suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon yhteydessä ole kiinnitetty riittävästi huomiota ja näiden alueiden laadullinen taso on kovin vaihteleva.

Koska jokainen pysäköimis- ja levähdysalue vaatii alueen toiminnallisuuden ja ympäristön huomioonottavaa suunnittelua, parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi ei yksioikoisten ohjeiden asettaminen ole mahdollista. On olemassa kuitenkin tietoa ja kokemusta asioista, joita suunnittelun yhteydessä on otettava huomioon.

Tielaitoksen pysäköinti- ja levähdysalueille yhtenäisen perusilmeen luomiseksi aloitettiin levähdysaluekalusteiden suunnittelu keväällä 1988 Taideteollisen korkeakoulun kanssa. Työryhmä, johon kuuluivat viisi Taideteollisen korkeakoulun opiskelijaa ja kaksi työn ohjaajaa, sis. arkkitehti *Pentti Hakala* ja teoll. muotoilija *Ulla-Kirsti Junttila* sekä vastuuhenkilönä professori *Ahola* korkeakoululta sekä tielaitoksesta DI *Anne Leppänen* Tp, DI *Matti Hämäläinen* Sts, ins. *Antti Korvenoja* Turun piiristä ja ylitimestari *Matti Hyvönen* Mikkelin piiristä, valitsi opiskelijoiden kaluste-ideoista kaksi malliehdotusta jatkosuunnitteluun. Jatkosuunnittelun työryhmään kuuluivat DI *Anne Leppänen* tiehallituksesta, maisemanhoidon valvoja *Seija Korhonen* ja tiimestari *Kalle Honkakuru* Uudenmaan tiepiiristä sekä Myllylampi -kalustesarjan suunnittelija, teoll.muot.yo *Timo Matilainen* ja Märkiönjärvi -kalustesarjan suunnittelija, sis.arkk.yo *Minna Luukka*. Koko projektin vetäjänä toimi ylitarkastaja *Terttu Pohjanoksa*, tiehallituksen kehittämiskeskuksesta.

Uusien kalusteiden kokeilupaikaksi valittiin Uudenmaan tiepiirin alueella sijaitsevat Myllylammen ja Märkiönjärven pysäköinti- ja levähdysalueet. Tarkoituksena on, että näitä kalusteita käytettäisiin yleisesti tielaitoksen pysäköinti- ja levähdysalueilla.

Tämän julkaisun on laatinut VTM *Terttu Pohjanoksa* tiehallituksen kehittämiskeskuksesta ja valokuvat julkaisuun on ottanut valokuvaaja *Simo Rista*.

Tiehallituksen kehittämiskeskus kiittää kaikkia projektiin osallistuneita ja erityisesti Uudenmaan tiepiirin henkilöstöä, joka työpanoksellaan edesauttoi projektin loppuunviemisen.

Helsingissä lokakuussa 1991

Tiehallitus  
Kehittämiskeskus

---

Sisältö

---

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	5
SISÄLLYSLUETTELO	7
1 TIE JA YMPÄRISTÖ - TILAKOKONAISUUS	9
2 TIETILAN SYMBOLISISÄLTÖ	10
3 PUBLIC DESIGN	12
4 PYSÄKÖIMIS- JA LEVÄHDYSALUEET	14
5 PROJEKTI LEVÄHDYSALUEEN KALUSTEET	18
6 KALUSTESARJOJEN KÄYTTÖ JA ALUESUUNNITTELU	22
7 LÄHDETIEDOT JA KIRJALLISUUS	30

---

## 1 TIE JA YMPÄRISTÖ - TILAKOKONAISUUS

Tie nähdään kulkuväylänä, jonka merkittävyyden ratkaisee liikennöitävyys eli kuinka nopeasti ja turvallisesti matkanpää saavutetaan. Tietä on vaikeampi nähdä osana tilakokonaisuutta, jonka tie siihen liittyvine laitteineen ja ympäristöineen muodostaa. Kuitenkin tie on yksi osa, kuten puu ja pensas, siitä tilakokonaisuudesta, missä ihminen toimii. Tien hyvyys ja huonous on suhteellisen helposti mitattavissa, tilakokonaisuuden mittaaminen on jo vaikeampaa, koska sen osatekijät vaikuttavat ihmiseen moninaisemmin ja yksilöittäin vaihdellen.

Tien rakentaminen ei siten ole vain tekninen suoritus, vaan se on myös tilankäyttösuunnitelma.

Tilan käsittelyyn muutenkin kuin tien rakentamisena, maiseman muovaamiseen ihmissilmälle mieluisaksi ja toiminnalle turvalliseksi, on aina kiinnitetty jonkinlaista huomiota. Mutta vasta 1960-luvun jälkipuoliskolla on tielaitoksessa ryhdytty erityiskohteiden lisäksi tietoisesti parantamaan koko tieympäristöä osana sitä tilakokonaisuutta, missä tie on.

Aluksi tieympäristön parantaminen miellettiin lähinnä jonkinlaiseksi tiekosmetiikaksi. Nykyään ympäristön kunnostaminen on välttämätön osa tien rakentamista. Ympäristön vaikutus ajomukavuuteen, liikenneturvallisuuteen ja varsinkin kaikkeen tien ulkopuolella tapahtuvaan ihmisen toimintaan on tullut tärkeäksi.





Myllylampi

## 2 TIETILAN SYMBOLISISÄLTÖ

Ammattisuunnittelijat eivät useimmiten tiedosta ympäristön symbolista luonnetta. He pitävät suunnittelukohdettaan tavarana ja erilaisten toimintojen kehyksenä. Vain harvoin suunnittelukohde nähdään ympäristön sosiaalisena ja poliittisena symbolina, kohteena, johon liittyy ihmisten mielissä erilaisia merkityksiä.

Ympäristöstä tulee kuitenkin sosiaalinen symboli, kun se on tarkoitettu edustamaan tai sen ymmärretään edustavan jotakin (Appleyard 1979).

Rakennettu ympäristö voidaan käsittää sanattomaksi viestintämuodoksi. Rakennettu ympäristö sisältää symbolista informaatiota. Se on yksi tärkeimmistä kulttuuriviestinnän muodoista. Rakennetun ympäristön välittämät sanattomat viestit, jos ne tulevat vastaanotetuiksi, ymmärretyiksi ja hyväksytyiksi, houkuttelevat esiin ympäristöön soveltuvan käyttäytymisen (Pentti Tuovinen: Kaupungin esittävä symboliikka, s. 46).

Tiellä on erittäin vahva symbolinen merkitys. Yleensä tie koetaan myönteisenä. Siihen liitetään määreitä: edistys, kehitys, nopeus ja vapaus. Mutta tie koetaan myös kielteisesti, uhkana elämisen laadulle. Tiet ovat korkean tekniikan, tehokkuuden ja elintason kieltä, mutta ne eivät välttämättä tule ihmistä lähelle.

Pysäköimis- ja levähdysalue on tielain edellyttämä tila, joka on tarkoitettu tienkäyttäjille lepoa, virkistystä ja erilaatuista huoltoa varten. Myös tämä alue rakennettuna tilana sisältää symbolista informaatiota. Se puhuu joko samaa kieltä kuin tie tai sen viesti on ristiriidassa tien viestin kanssa.

Tienvarsialueiden symbolista merkitystä tien laatutason merkinä ei täysin ole ymmärretty.



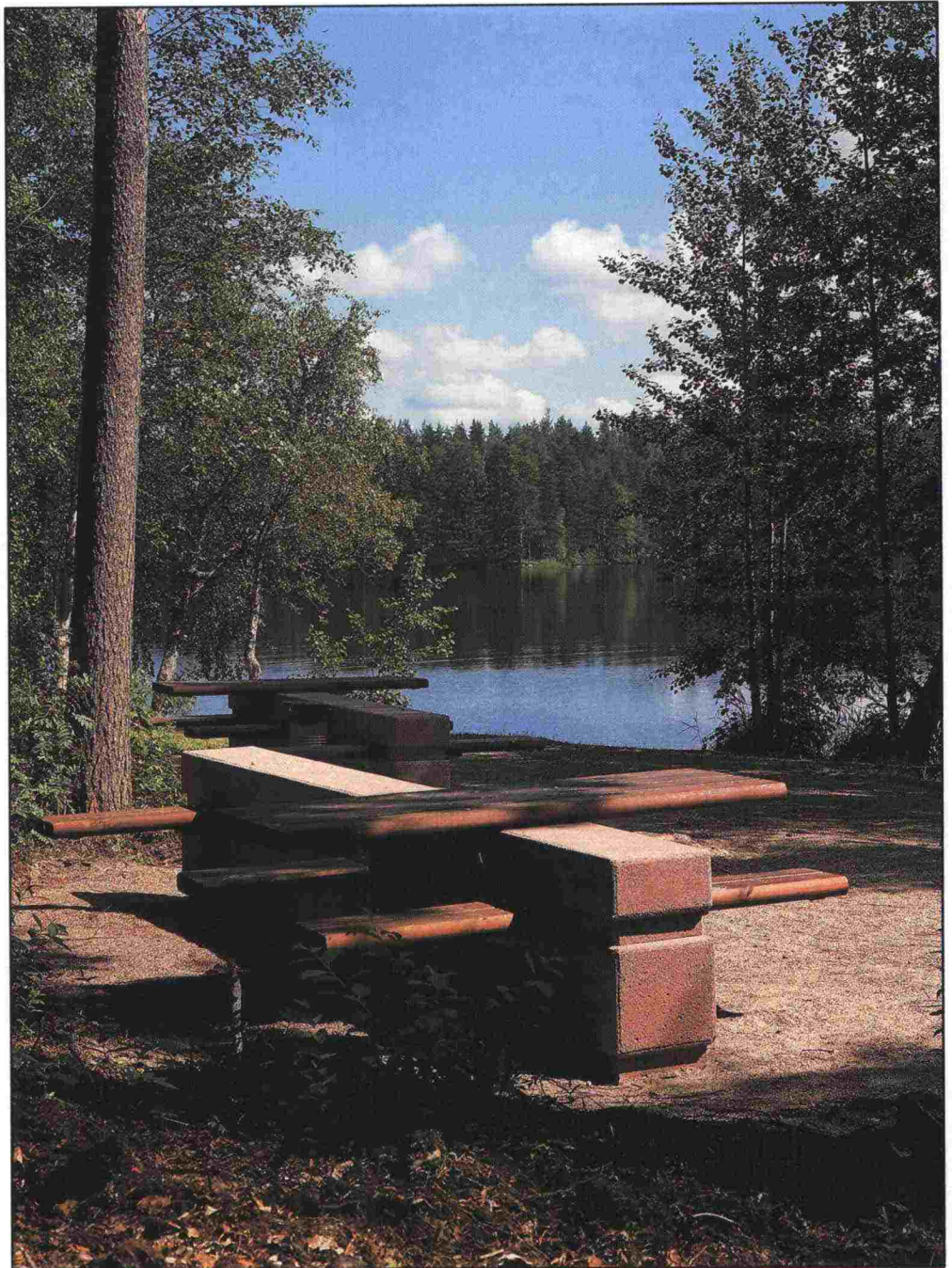


Myllylampi

### 3 PUBLIC DESIGN

Public Design on käsitteenä suhteellisen nuori eikä sen sisältö ole täysin vakiintunut. Yleensä Public Designilla tarkoitetaan yhteisten julkisten tilojen ja niihin liittyvän esineistön suunnittelua. Siellä missä ihmiset muodostavat yhteisöjä, on myös Public Designia. Primitiivisissä yhdyskunnissa se liittyi lähinnä uskonnollisiin, pyhiin paikkoihin ja rituaaleihin. Kaupunkirakenteen kehittyessä siitä tuli kaupunkimuotoilua. Kokonaisuuden muodostavat rakennukset, aukiot, kivetykset, laatoitukset, portaat, kaiteet, istuimet ja muu esineistö sekä istutukset ovat muodoiltaan, mittasuhteiltaan ja materiaaliltaan toisiinsa sopivia ja toisiaan täydentäviä. Nämä kaupunkimuotoilun periaatteet vaikuttivat kaikkialla maailmassa kuluvan vuosisadan alkuun asti. 1900-luvulla, tekniikan vuosisadalla, suunnitteluun vaikutti kunkin esineen vaatima tekninen toimivuus ja tehokkuus - funktionaalisuus. Kokonaiskuva hajosi. Nyt ollaan palaamassa entiseen. Kaupunkimuotoilu on kävelykatujen myötä tullut osaksi kaupunkisuunnittelua.





Märkiönjärvi

Kattavan, raskaan ja teknisesti korkeatasoisen tieverkoston rakentaminen on 1900-luvun tuote. Tuotteen laatukriteerit ovat funktionalismin kriteereitä.

Public Design -käsitettä ei yleensä ole liitetty tiehen ja sen esineistöön, vaikka se selkeästi kuuluu tämän piiriin. Tiestön esineistö on määritelty laeilla, ohjeilla ja normeilla. Tiestön esineistön suunnittelussa on määräävin piirre ollut tekniikka ja toimivuus. Kansainväliset sopimukset mm. liikennemerkkien osalta sitovat suunnittelua. Mutta on paljon esineistöä, jota ei ole normitettu. Tähän ryhmään kuuluvat mm. pysäköimis- ja levähdysalueiden laitteet ja esineet.





Märkiönjärvi

## 4 PYSÄKÖIMIS- JA LEVÄHDYSALUEET

Alueiden tehtävänä on palvella liikennettä s.o. ihmisen turvallisuutta, virkistystä ja koko tieympäristön puhtaanapitoa.

Pysäköimis- ja levähdysalueet ovat tulleet merkittäviksi auton ja tieverkon kehittymisen myötä. Levähdyspaikka ei kuitenkaan ole puhtaasti 1900-luvun tuote, vaan katolisten maiden rukouspaikat alttareineen teiden varsilla olivat matkaaajan pysähtymis- ja levähdyspaikkoja. Näiden alueiden kalustuksena on alttari.

Pysäköimis- ja levähdysalue on rakennettua ympäristöä, joka omalla symboliikallaan kertoo kulttuurista ja sivistyksen tasosta.








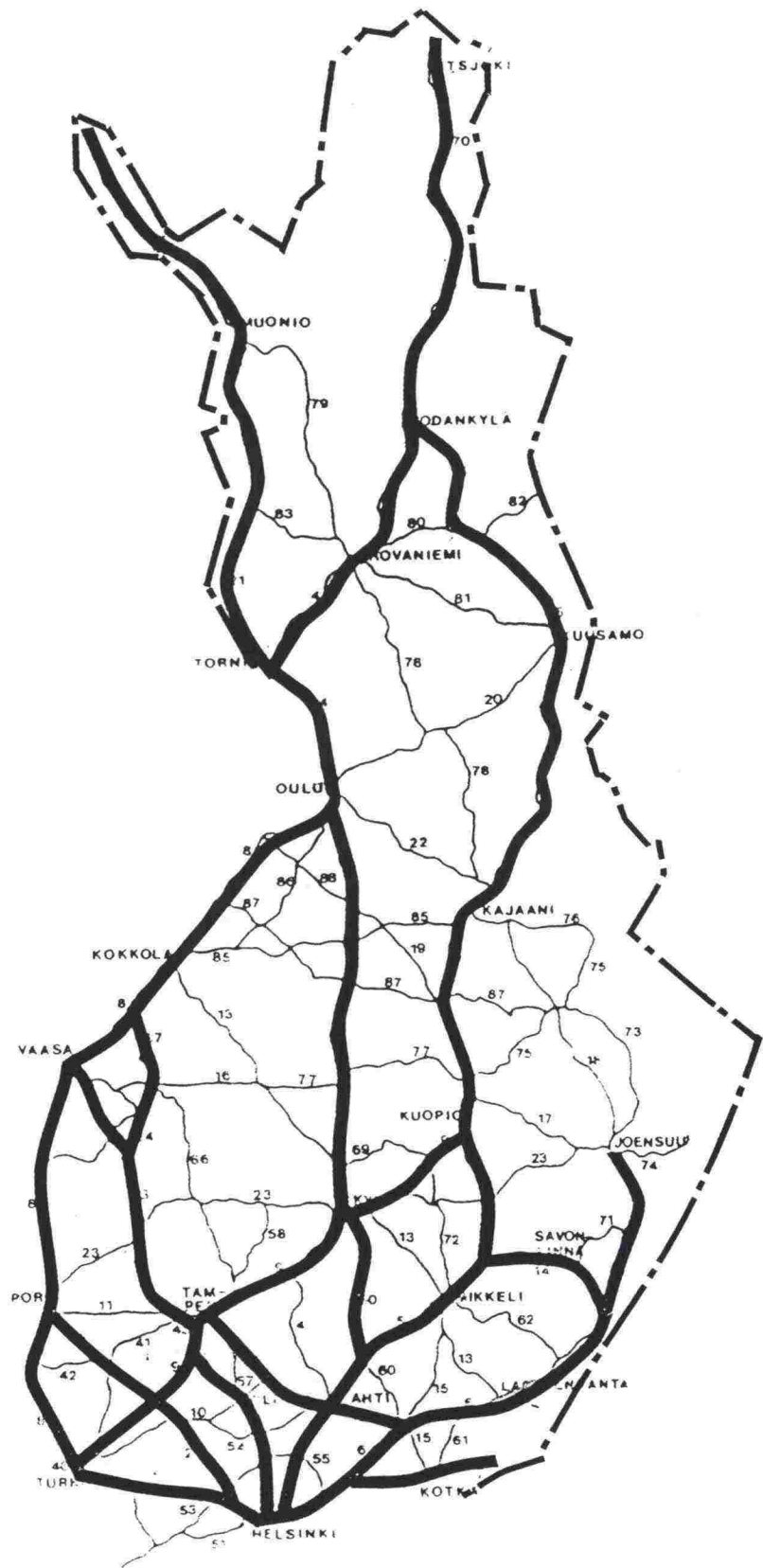
Märkiönjärvi

Ihmisen havainnointi liikkuu suurista linjoista tarkentuen yksityiskohtiin. Autoilija näkee ensin tien linjat, liikenteen ja ympäröivän maiseman, sen jälkeen katse kiinnittyy tarpeen mukaan yksittäisiin asioihin tai esineisiin. Pysäköimis- ja levähdysalueen ja tien välillä on usein ristiriita - teknisiltä ominaisuuksiltaan ja liikennöitävyydeltään mainioon tiehen liittyy hoitamaton ja varusteiltaan puutteellinen alue.

Tiesuunnittelun yhteydessä varataan riittävästi alueita tienkäyttäjien tarpeeseen. Alueet liitetään normien ja ohjeiden mukaisesti päätiehen, joten alueelle meno ja sieltä poistuminen on joustavaa. Näiden alueiden hoito on kuitenkin ollut sattumanvaraista lukuunottamatta joitakin rakennuskannaltaan suuria liitännäisalueita, joita ylläpitävät kauppatoimintaa harjoittavat yritykset. Huonosti hoidettu alue laskee tien laatutasoa, koska sen symbolinen informaatio ei ole sama kuin tien symboliikka.

<p>PERUSTASO</p> <p>TIELAIN MUKAINEN ALUE: pysäköimisalue tai levähdysalue</p> <p>MERKINTÄ: </p>	<p>KORKEA TASO</p> <p>TIELAIN MUKAINEN ALUE: levähdysalue</p> <p>MERKINTÄ:  </p>
<p>Ajoneuvojen pysäköimispaikat</p> <p>Raskaat ajoneuvot erillään henkilöautoista. Tilaa matkailuperävaunuille.</p> <p>Pöytä-penkki ryhmiä</p> <p>Ainakin osa ryhmistä katoksella.</p> <p>Käymälä (24 h)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- naisten ja miesten puoli erikseen</li> <li>- liikuntaesteisille pääsy toiseen</li> <li>- hajuton, siisti jätessäiliö, tai viemäri</li> <li>- vesijohto tai -säiliö, pesuallas</li> <li>- lämmitys ja valaistus</li> <li>- rakenne ja materiaalit kestävät ja helppohoitaiset.</li> </ul> <p>Käymälä on pidettävä jatkuvasti siistinä.</p> <p>Oleskelu- ja virkistysalue</p> <p>Jäteastia</p> <p>Valaistus</p> <p>MAHDOLLISIA LISÄPALVELUJA:</p> <p>Matkailijapalvelut</p> <p>Opaskartta ja esitteitä.</p> <p>Puhelin</p> <p>Sähköpiste</p> <p>Kioski</p> <p>Kuntoiluvälineet</p> <p>-----</p> <p>Merkintä (24 h) tarkoittaa, että palvelua on saatavana vuorokauden ympäri.</p>	<p>Perustason toiminnot</p> <p>Ajoneuvojen pysäköimispaikat</p> <p>Pöytä-penkki ryhmät</p> <p>Käymälä</p> <p>Oleskelu- ja virkistysalue</p> <p>Jäteastia</p> <p>Kahvila</p> <p>Kahvila voi toimia kausiluonteisesti kioskin yhteydessä. Ympäri vuotinen kioskki on ehdoton vähimmäisvaatimus. Auki vähintään klo 7-22</p> <p>Puhelin (24 h)</p> <p>Sähköpiste</p> <p>Matkailijapalvelut</p> <p>Opaskartta, esitteitä. Palvelupiste mielellään miehitetty kesällä.</p> <p>MAHDOLLISIA LISÄPALVELUJA:</p> <p>Huoltamo</p> <p>Lepotila</p> <p>Ammattimaista liikennettä palveleva lepotila, jossa on pesumahdollisuus.</p> <p>Leikkialue</p>

Tielaitos on ohjeellaan **TIEVARSIPALVELUJEN KEHITTÄMINEN 1990-LUVULLA** määritellyt pysäköimis- ja levähdysalueiden tasotavoitteet eli minkä tyyppistä rakennelmaa ja palvelua alueille tulisi järjestää tienkäyttäjän tarpeiden ja hyvinvoinnin turvaamiseksi. Levähdysalueita kehitetään ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen käyttämällä tieverkolla, jolla on runsaasti tavara-, matkailu- ja muuta pitkämatkaista liikennettä. Pitkämatkaisen liikenteen yleisesti käyttämälle tieverkolle luodaan vähintään perustasoa vastaavien palvelujen verkosto noin 30 minuutin ajomatkan välein. Tällöin otetaan huomioon myös yksityisten tarjoamat palvelut. Kaaviossa on esitetty perus- ja korkeatasoisen levähdysalueen tasotavoitteet. Moottoriväylien palvelualueilla on yllä esitettyjen palvelujen lisäksi yksityisten yrittäjien tarjoamia lisäpalveluja kuten ravintola, huoltoasema jne.



Pitkämatkaisen liikenteen yleisesti käyttämät tiet, joilla levähdysalueita ensisijaisesti kehitetään.





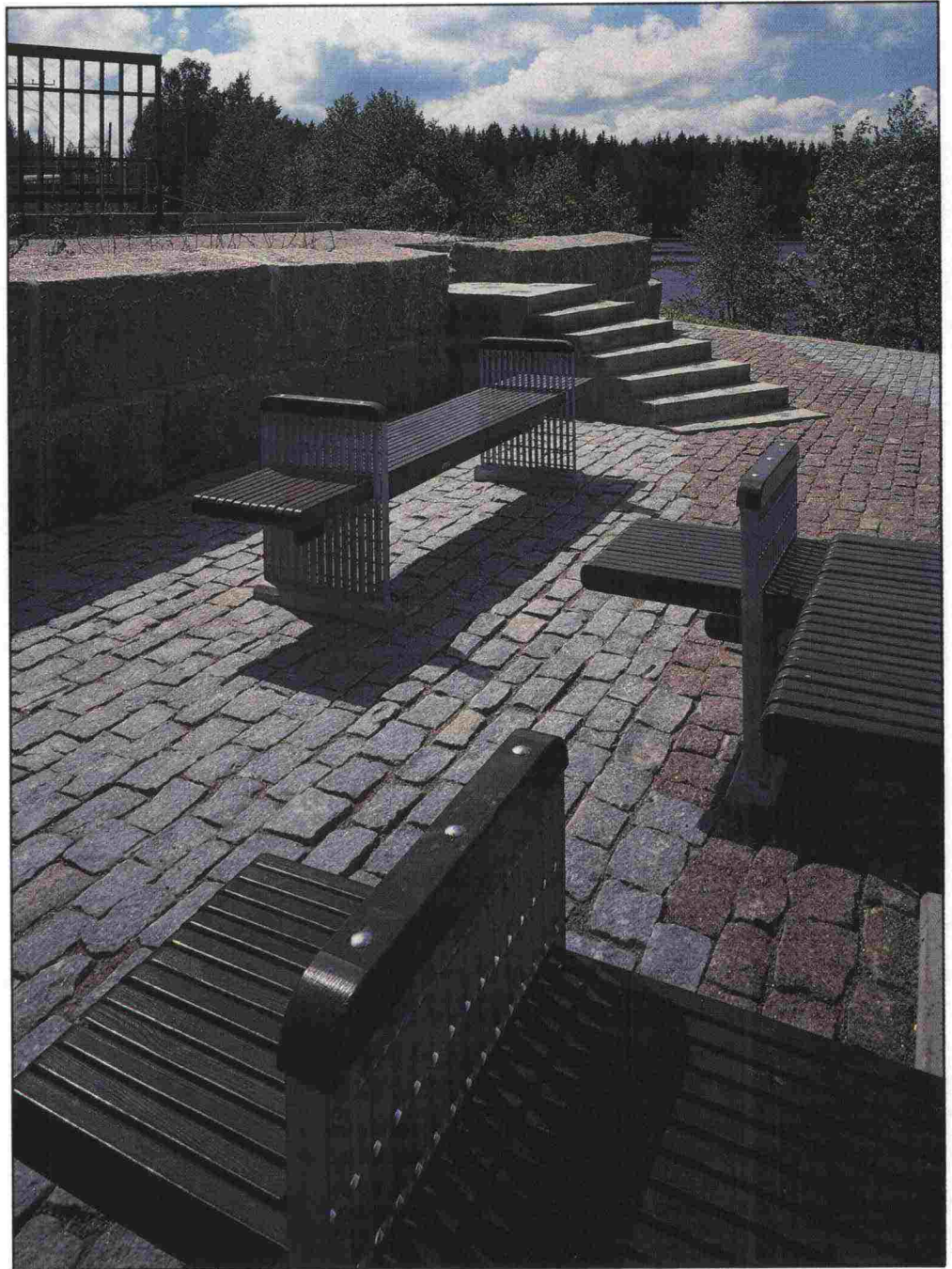
Märkionjärvi

## 5 PROJEKTI LEVÄHDYSALUEEN KALUSTEET

Tielaitos pyrkii nostamaan levähdysalueiden palvelutasoa ja viihtyisyyttä sekä luomaan alueille yhtenäistä perusilmettä.

Mittasuhteiltaan ja kulutuksenkestoltaan levähdysalueille sopivia kalusteita ei juuri ole ollut tarjolla. Tielaitoksen tavoitteena on saada suomalaiseen luontoon ja maisemaan sopivat, esteettisesti korkeatasoiset ja kovaa kulutusta kestävät kalusteet.





Myllylampi

Kalusteiden suunnittelu aloitettiin keväällä 1988, jolloin Taide-teollisen korkeakoulun opiskelijat oppilastyönään ideoivat kalustemalleja. Malliehdotukset valmistuivat kevääksi 1989. Näistä malliehdotuksista valittiin kaksi jatkokehittelyyn. Vuoden 1990 aikana mallit työstettiin ja rakennettiin.

Uudenmaan tiepiirin alueelta valittiin kaksi aluetta kokeilualueiksi: Myllylampi ja Märkiönjärvi. Alueet sijaitsevat kantatiellä 53 välillä Hyvinkää-Lohja. Alueet valmistuivat vuoden 1991 kesällä.





Myllylampi

### MYLLYLAMMEN LEVÄHDYSALUE

Kantatiellä 53 valtatie 1:n risteyksen lähetyvillä sijaitseva Myllylammen levähdysalue edustaa rakennettuun ympäristöön sovitettua aluetta. Levähdysalueen välittömässä läheisyydessä on yksityisen ylläpitämä ravintola palveluineen, joten kaikkia levähdysalueen perustasoon vaadittuja palveluja ei tielaitoksen toimesta ollut tarpeen järjestää. Myllylammen levähdysalue on uintimahdollisuuksineen muodostunut tienkäyttäjien ja myös paikallisten asukkaiden virkistätymispaikaksi.

**MYLLYLAMPI** -sarjaan kuuluu pöytä, penkki, roskakori ja infotaulu. Materiaalit ovat teräsverkko ja painekyllästetty, läpivärjätty mäntylauta.





Märkiönjärvi

## MÄRKIÖNJÄRVEN LEVÄHDYSALUE

Kantatien nro 53 varrella, välillä Röykkä - Noppo, sijaitseva Märkiönjärven levähdysalue järveen viettävine, koivua kasvavine rinteineen on tyypillistä suomalaista luontoa edustava alue. Betonipilariin kiinnitettyä pöytä-penkki - yhdistelmää on käytetty katoksellisena ryhmänä alueelle tulevan kioski-kahvila - palvelupisteen läheisyydessä. Tämän lisäksi on pöytä-penkki - yhdistelmä sijoitettu Märkiönjärven rannalle uimapaikan läheisyyteen sekä keskelle rinteiden koivikkoa "villiin luontoon". Kalusteet ovat olleet paikallaan yli talven ja ne ovat hyvin kestäneet sään muutokset, värjätty betoni on säilynyt siistinä myös ulkoasultaan. Raakabetoni ei olekaan suositeltava ulkoilmamateriaali, koska sen pinnassa näkyvät kaikki vesijuovat ja ympäristöstä tuleva lika.

**MÄRKIÖNJÄRVI** -sarjaan kuuluu pöytä-penkki - yhdistelmä betonipilarissa, katos ja roska-astia. Materiaalit ovat värjätty betoni, penkeissä ja pöytälevyssä painekyllästetty puu.





Märkiönjärvi

## 6 KALUSTESARJOJEN KÄYTTÖ JA ALUESUUNNITTELU

Lähdettäessä suunnittelemaan pysäköimis- ja levähdysaluetta on otettava huomioon se alueellinen kokonaisuus, jossa alue sijaitsee. Suomen maisemassa ei ole kovin jyrkkiä eroavaisuuksia, mutta niitä kuitenkin on. Ympäristön rakennuskanta on myös aluesuunnittelun kannalta merkittävä tekijä. On myös kiinnitettävä huomiota siihen, onko suunniteltavalla alueella muita palvelevia tehtäviä, toimiiko se esimerkiksi kylän uimarantana tai nuorison kokoontumispaikkana.

Yksittäisen pysäköimis- ja levähdysalueensuunnittelun tulee olla tämän alueen kokonaissuunnittelua, johon niveltyy ympäröivä luonto, rakennus-, esine- ja värisuunnittelu, päällysteet, kalusteet, suojarakenteet, istutukset, valaistus ja erityisen tärkeänä alueitten ja esineitten oikeat mittasuhteet. Pienilmasto-olosuhteet, luonnon valo, lämpö ja tuulet sekä maisemallisesti kauniit näkymät ovat suunnittelussa varteenotettavia tekijöitä.





Myllylampi

Myös ulkopuolisten liikkeenharjoittajien toimesta pysäköimis -ja levähdys-alueelle sijoitettavien rakennusten, kalusteiden ja muun esineistön tulee olla tyyliältään, väreiltään ja mittasuhteiltaan yhteensopivia.

Luonteeltaan jotkut rakennukset ja esineet ovat syrjäänvetäytyjiä kuten WC:t ja roska-astiat. Niiden sijoitteluun, muotoon ja väriin tulee kiinnittää erityistä huomiota. 1970-luvun nykyaikaista muotoilua edustava pallomainen roska-hiekkalaatikko on niin tieympäristössä kuin myös kaupunkirakenteessa irrallinen, kokonaisuuteen niveltymätön katseenvangitsija.

Suojarakenteilla voidaan kuitenkin myös yksittäinen esine saada ympäristöönsä sopivaksi. Paljon käytetty yksinkertainen, tummaksi ruskeaksi värjätty aita sopeutuu hyvin suomalaiseen luontoon.



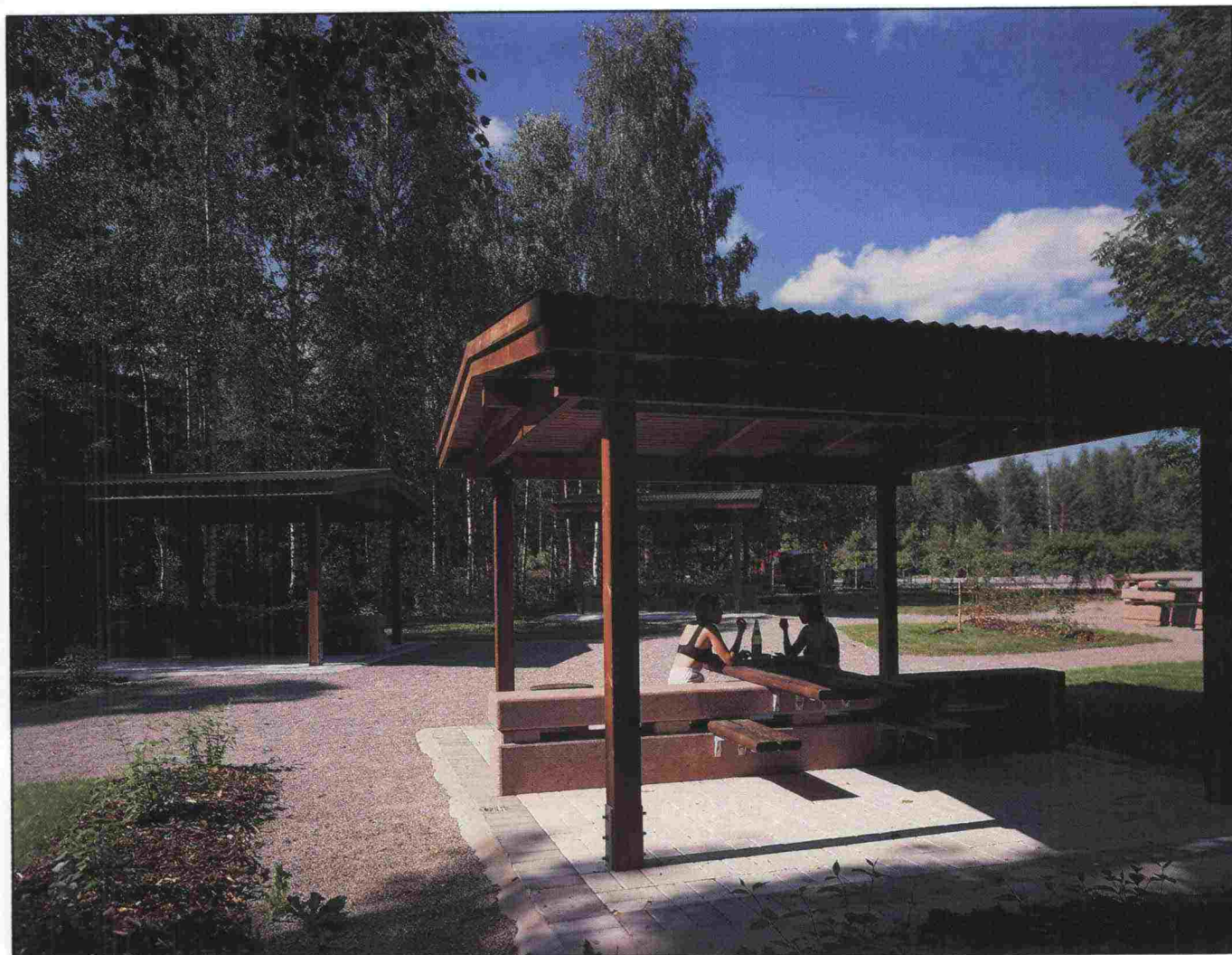


Myllylampi

**VANHAN MATERIAALIN UUDISKÄYTTÖ** on suositeltavaa. Myllylammen levähdysalueen toinen istuinryhmä on sijoitettu puretun rakennuksen betonipohjalle. Puretun sillan kivimateriaalista on rakennettu tukimuurit ja muutamasta kivenlohkareesta muodostettu tilataiteellinen istuinryhmä. Osa alueen laatoituksesta on varastossa ollut kiveä. Kivisiä kilometripylväitä on käytetty aluetta rajaavana ja ajoneuvoliikenteen esteenä. Käytöstä poistetun tienristeysviitan soikio on levähdysalueen nimikylttinä.

Suomessa on kivimateriaalia paljon ja se on kaunista ja kestävä. Kiven käyttöä tulisi tehostaa. Tien rakennustöiden yhteydessä löytyy esimerkiksi siirtolohkareita, joita voidaan käyttää sellaisenaan liikenne-esteinä, näkö-esteinä tai pelkästään levähdysalueen tilataiteena. Syrjään jääviltä tieosilta ja purettavista silloista jää mahdollisesti käyttämätöntä materiaalia, jota voidaan käyttää erilaisiin tarkoituksiin.



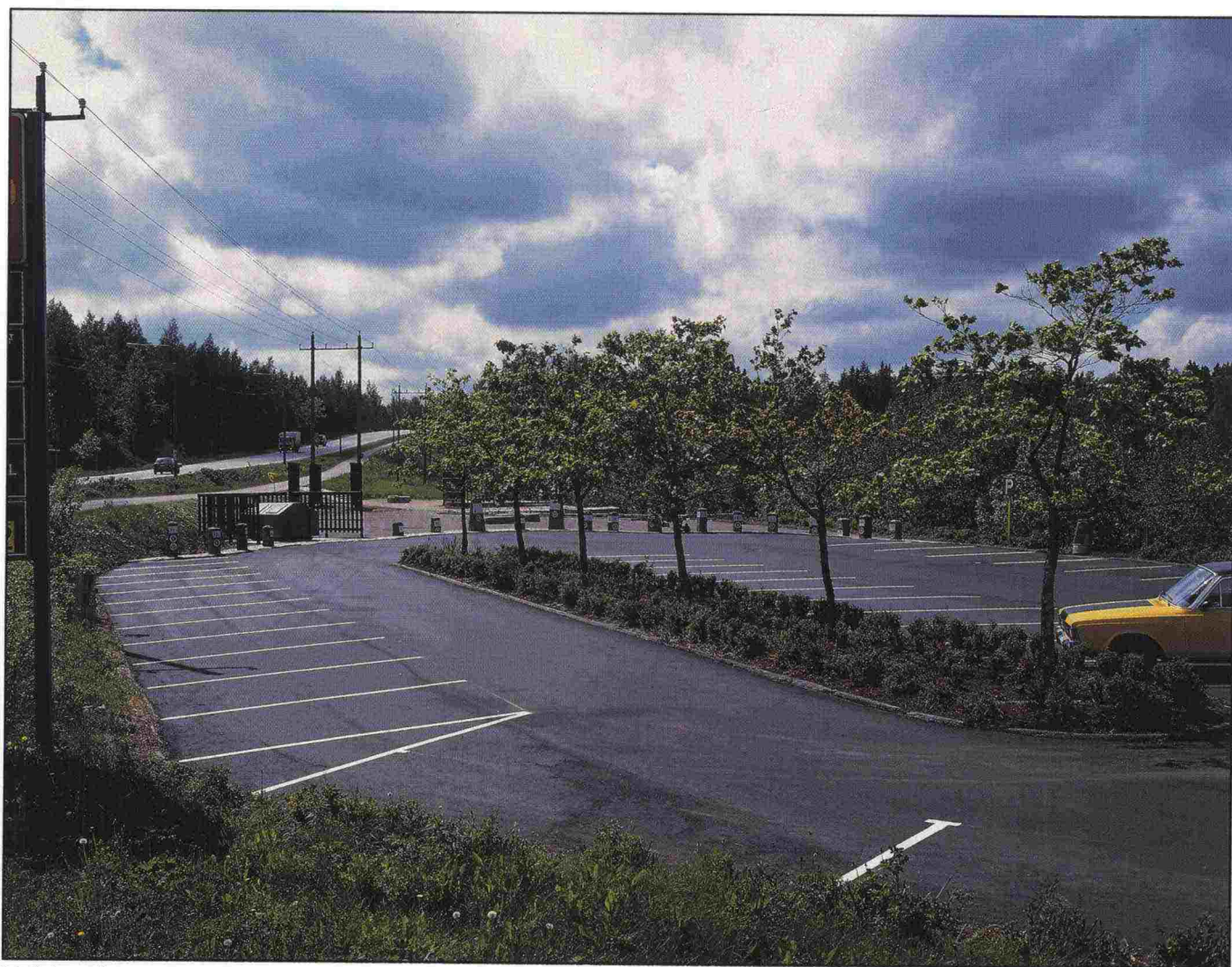


Märkiönjärvi

**VÄRIIN, MUOTOON JA MATERIAALIIN** kiinnittyy merkityksiä, jotka ihminen tiedostamatta liittää johonkin kokemaansa tai näkemäänsä. Niillä on oma symbolikielensä.

Kirkkaat, voimakkaat värit liitetään lapsen leikkeihin, heidän kuvakieleensä ja myös sirkukseen. Sukkulat ja lentävät lautaset kuuluvat lähinnä avaruustutkimukseen ja kreikkalaiset pylväät antiikkiin ja kaupunkirakenteeseen. Suomalaiseen maisemaan luontuvat rauhalliset, maanläheiset värit ja muodot sekä aidot materiaalit. Muovin käyttö on hyvin kyseenalaista.





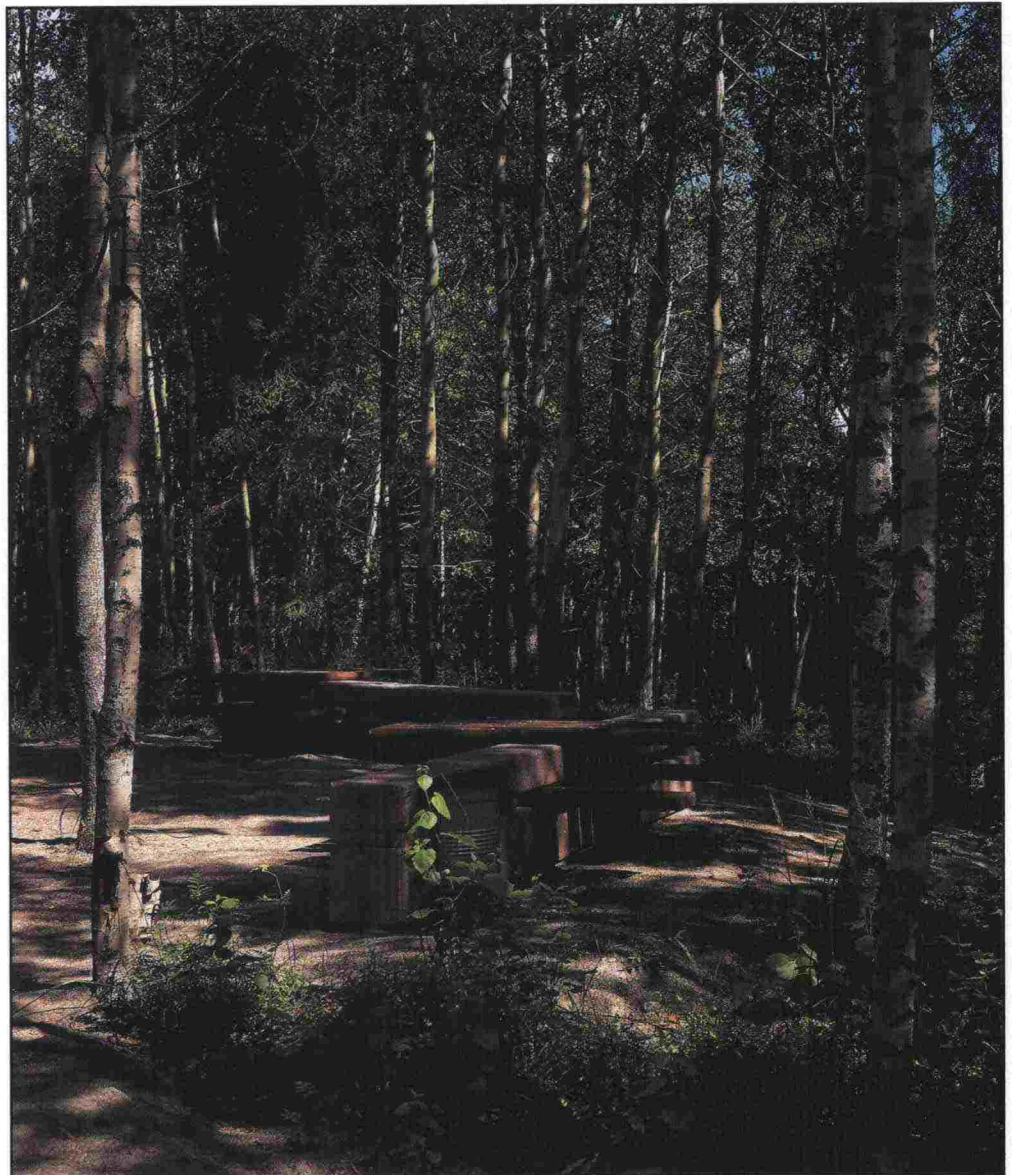
Myllylampi

**ISTUTUKSILLA** voidaan muotoilla maisemaa ja saada siihen pehmeyttä. Istutuksilla voidaan rakentaa näköesteitä tai rikkoa laakeat, kolkot asfaltoidut pysäköintikentät. Suositeltavaa on istutuksissa käyttää ympäröivässä luonnossa viihtyviä kasveja ja käyttää niitä massiivisina ryhminä.

**NÄKÖESTEILLÄ** luodaan yksityisyyden tuntua.

**KALUSTEIDEN KÄYTTÖ.** Kukin levähdysalue vaatii yksilöllisen suunnittelun. Lähtökohtina ovat ympäröivä luonto, maastomuodot ja alueelle määritelly palvelutaso. Kalustesarjoihin kuuluvia esineitä voidaan käyttää yksittäisinä tai rakentaa suuriakin kokonaisuuksia.





Märkiönjärvi

**MÄRKIÖNJÄRVI** -sarja on paloista rakennettava kokonaisuus ja se voidaan asentaa maastoon ottaen maaston luonnonolosuhteet huomioon.

**MYLLYLAMPI-KALUSTESARJA** on tyyliltään lähinnä rakennettuun ympäristöön soveltuva kaluste. Kuitenkin sarjaan kuuluvaa penkkiä voidaan käyttää yksittäisenä kalusteena vähäiselle pysäköintialueelle korvaamaan nykyisin yleisesti käytetyn putkijalkaisen penkki-pöytä - yhdistelmän.

**KEHITTEILLÄ** on vielä edelläkuvailtuja malleja yksinkertaisempi ja kustannuksiltaan halvempi penkki, joka on tarkoitettu yksittäisenä kalusteena vähäisille pysäköintialueille. Penkki on suunniteltu niin leveäksi, että sairaus- tai onnettomuustapauksissa sitä voidaan käyttää leposijana. Lasten leikkejä varten on myös suunnitteilla kiipeilypuu.





Märkiönjärvi

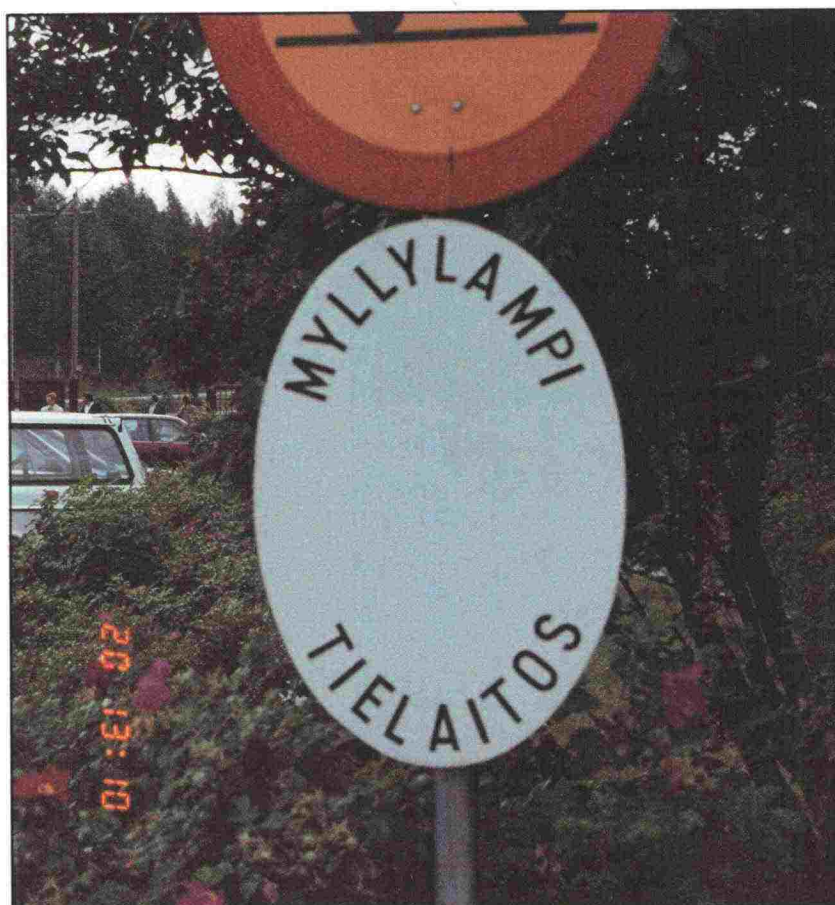
**KUNNOSSAPITO** on ongelma, jonka ratkaisemiseksi tuskin löytyy muuta ratkaisua kuin jatkuva ja säännöllinen huolto. Tämä vaatii resursseja, jotka on osoitettava toimintasuunnitelmassa ja budjetissa.

Kunnossapidon onnistumiseksi on otettava huomioon, että:

- alue on helposti siivottavissa
- alue on tarpeellisilta osin aurattavissa
- aluetta ei voi hoitaa yksinomaan koneellisesti
- alueen kalusteiden huolto ja korjaus on mahdollista
- vältetään sellaisia kaupungeissa käytettyjä ratkaisuja, joita tieympäristössä ei voida pitää kunnossa kuten kukkalaatikoita ja terveydellisistä syistä lasten hiekkalaatikoita
- ennenkuin alue rakennetaan ollaan selvillä kunnossapitojärjestelyistä.

Koska korkeatasoiset levähdysalueet vaativat jatkuvaa tarkkailua, on kunnossapitosopimus alueen yrittäjän kanssa suositeltavaa.





## 7 LÄHDETIEDOT JA KIRJALLISUUS

Laki yleisistä teistä 243/54

Asetus yleisistä teistä 482/57

Tievarsipalvelujen kehittäminen 1990-luvulla, TIEHALLITUS, Tp. TIEL 1003988

Rastplatser, bättre service på väg, VÄGVERKET, Serviceavdelning Planering och Projektering. Publ 1986:62

Morten Krogstad: Møblering av byens uterom, Park-og idrettsvesenex og Oslo Bys Vel ISBN 82-90287-23-2

Bruno Alm: Trafikbelysning och gaturummet Forskningsstiftelsen för samhällsplanering och Projektering, Rapport 2, 86, 1986, ISSN 0348-9418

Appleyard, Donald: The Major Published Works of Kevin Lynch, Town Planning Review Vol. 49, 1978 nro 4.

Appleyard, Donald: The Environment as a Social Symbol, Ekistics 278, 1979 sept/oct.

Tuovinen, Pentti: Kaupungin esittävä symboliikka, YJK:n julkaisu B 49, 1985, ISBN 951-753-583-X, ISSN 0357-0045.

Tuovinen, Pentti: Kaupunkien symbolisisältö, esitelmä Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen tutkimusseminaarissa 1990.

Kekkonen, Ahti ja Kukkonen, Heikki: Taajamakuva, Suomen Kunnallisliiton julkaisuja, 1991, ISBN 951-777-3.

Junttila, Ulla-Kirsti: Muuttuvat kadunkalusteet, Jyväskylä 1986.

Strassenmöbel in Berlin, julkaisija Der Senator für Bau- und Wohnungswesen, 1983.



## TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 19/1991 Liikennetunnelien kuivatus- ja lämpöeristysrakenteet. TIEL 3200018
- 20/1991 Kunnossapidon tuloksen mittaus. TIEL 3200019
- 21/1991 Tiesuolauksen vaikutus pohjaveteen Salpausselän alueella. TIEL 3200020
- 22/1991 Tiekohtaiset nopeusrajoitukset ja onnettomuudet 1984 - 1988. TIEL 3200021
- 23/1991 Kiertoliittymät ja niiden välityskyky. TIEL 3200022
- 24/1991 Teiden kantavuusvaihtelut 1987-89. TIEL 3200023
- 25/1991 Tierakenteen kantavuusvaihtelu ja laskennalliset kantavuudet. TIEL 3200024
- 26/1991 Joukkoliikenne; Kirjallisuusselvitys ja -referaatit. TIEL 3200025
- 27/1991 Kauhavan taajamatien saneerauksen vaikutukset. TIEL 3200026
- 28/1991 Kuormausjärjestelyt teiden kunnossapidossa. TIEL 3200027
- 29/1991 Collisions with Road Structures and Appurtenances. TIEL 3200028E
- 30/1991 Tien hoitoajoneuvojen vahinkotutkimus. TIEL 3200029
- 31/1991 Polttoaineen hinnannousun vaikutus autonkäyttöön. TIEL 3200030
- 32/1991 Liikenneonnettomuuksien aikasarjaennuste vuodelle 1991. TIEL 3200031
- 33/1991 Hirvieläinonnettomuudet yleisillä teillä 1990. TIEL 3201921-91
- 34/1991 Hankasalmen ja Kauhavan taajamakuvatarkastelu. TIEL 3200032
- 35/1991 Tietullit ja kiinteät tienkäyttömaksut, optimaalinen maksujärjestelmä tieliikennesektorille. TIEL 3200033
- 36/1991 Kansalaisten osallistuminen tiensuunnitteluun; Muurla-Lohjanharju vaihtoehtoselvityksen arviointi. TIEL 3200034
- 37/1991 Rautatien tasoristeysonnettomuudet yleisillä teillä 1990. TIEL 3201870-91
- 38/1991 Palvelutasomittareiden vertailumittaukset 1991. TIEL 3200008-91
- 39/1991 Mittausautomaation hyödyntäminen maarakennuskoneiden ohjauksessa. TIEL 3200035
- 40/1991 Ramppiohjausselvitys. TIEL 3200036
- 41/1991 Ramps Metering Review. TIEL 3200037E
- 42/1991 Kuorma-autojen vaikutuksesta muuhun liikenteeseen. TIEL 3200038
- 43/1991 Maksuhalukkuusmenettelyn soveltuvuus tieliikenteen vaikutusten arviointiin. TIEL 3200039
- 44/1991 Nauvo-Parainen kiinteä tieyhteys: hyvinvointivaikutusten arviointi. TIEL 3200040